

Betænkning nr. 964/1982 om veje i tættere bebygget område samt motortrafikveje, og Betænkning nr. 995/1983 om busser, lastbiler, lastbilvogntog samt person- og varebiler med registreringspligtige påhængskøretøjer.

### 2.3. Grundlaget for færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger.

#### 2.3.1. Veje uden for tættere bebygget område samt motorveje.

I den første delbetænkning (Betænkning 905/1980) anbefalede kommissionen enstemmigt, at den generelle hastighedsbegrænsning på veje uden for tættere bebygget område blev nedsat fra 90 km i timen til 80 km i timen. Et overvejende flertal anbefalede, at den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje blev nedsat fra 110 km i timen til 100 km i timen.

Grundlaget for færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger var en færdselssikkerhedsmæssig vurdering af forskellige målinger af gennemsnitshastigheder m.v. samt statistiske oplysninger om uheldstallet i perioden 15. marts–30. september 1979 set i forhold til tilsvarende periode i de foregående år. Disse oplysninger viste effekten af den midlertidige nedsættelse af hastighedsgrænserne, som blev indført i medfør af energiforsyningslovgivningen med virkning fra den 15. marts 1979.

Med hensyn til de nærmere oplysninger for de nævnte vejtyper henvises i øvrigt til justitsministeriets lovforslag af 28. november 1980 (Folketingstidende 1980/81 A spalte 2473 ff) og betænkningen side 27 ff samt betænkningens bilag B-D.

#### 2.3.2. Motortrafikveje.

I den anden delbetænkning (Betænkning nr. 964/1982) fandt færdselssikkerhedskommissionen ikke grundlag for at anbefale en særlig generel hastighedsbegrænsning for disse veje, men udtalte, at det burde overvejes at fastsætte en højere lokal hastighedsgrænse på de mest sikre motortrafikvejsstrækninger.

Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling om at overveje højere lokale hastighedsgrænser på motortrafikveje var baseret på oplysninger fra vejdirektoratet. Vejdirektoratets oplysninger for perioden 1978–80 viste således, at den gennemsnitlige uheldsfrekvens (d.v.s. antallet af personskadeuheld pr. mill. kørte vognkm.) på motortrafikvejsstrækninger uden niveauskæringer var 0,07, mens den for de øvrige motortrafikvejsstrækninger var 0,18. Der henvises i øvrigt til betænkningen side 54 ff.

#### 2.3.3. Veje i tættere bebygget område.

I betænkning nr. 964/1982 behandles endvidere spørgsmålet om hastighedsbegrænsning i tættere bebygget område.

I færdselssikkerhedskommissionens overvejelser om denne hastighedsgrænse er bl.a. indgået oplysninger om udenlandske erfaringer, oplysninger om bilernes faktiske hastigheder i byområder og en vurdering af politiets kontrol med overholdelsen af denne hastighedsgrænse. Herudover har overvejelserne koncentreret sig om en vurdering af hensyene til de svage trafikanter.

Hvad angår de udenlandske erfaringer, henvises navnlig til de foreløbige oplysninger, der dengang forelå om den 2-årige forsøgsordning, som påbegyndtes i Schweiz i juli 1980. Der henvises til betænkningens side 24 f.

Hvad angår oplysningerne om bilernes faktiske hastighed i byområder, havde færdselssikkerhedskommissionen modtaget et omfattende materiale fra Rådet for Trafikikkerhedsforskning på grundlag af målinger i juli–september 1981 på ialt 65 udvalgte gadestækninger af over 30.000 køretøjer. Det fremgår heraf, at gennemsnitshastigheder beregnet af samtlige køretøjer var 48,8 km i timen. Omkring 40 pct. af køretøjerne kørte med en hastighed på mellem 50 og 60 km i timen, 20 pct. kørte mere end 60 km i timen, og 80 pct. kørte langsommere end 60 km i timen.

Gennemsnitshastighederne fordelte sig på forskellige typer bebyggelse langs vejen således:

Forretningsgader: 38,1 km i timen.

Gader med etagebebyggelse: 50,8 km i timen.

Villaveje: 52,1 km i timen.

Industriveje, facadeløse og andet: 55,8 km i timen.

Det bør dog understreges, at der er store variationer fra gade til gade – også inden for samme randbebyggelsesområde.

Hvad angår de svage trafikanters situation, fremgår det af færdselssikkerhedskommissionens betænkning, at ca. 70 pct. af samtlige registrerede færdselsuheld sker i byområder, og at ca. 85 pct. af samtlige registrerede uheld med svage trafikanter (d.v.s. fodgængere, cyklistere og knallertkørere) sker i disse områder. Færdselssikkerhedskommissionen fandt endvidere, at anvendelse af hastighedsbegrænsninger kun er en ud af en række foranstaltninger, der kan anvendes for at beskytte de svage trafikanter, og henviste herved bl.a. til, at der i de senere år i stadig stigende omfang er sat arbejde igang med hensyn til en mere hensigtsmæssig udformning af vejene, idet man samtidig bemærkede, at hovedparten af uheldene sker i kryds.